

**Кириенко Н. В.**, канд. экон. наук, доц.,  
и. о. заместителя директора по научной работе,  
заведующая отделом рынка,  
*Республиканское научное унитарное предприятие  
«Институт системных исследований в АПК Национальной академии  
наук Беларуси»*, Беларусь

## **ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА АГРОПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО РЫНКА СТРАН ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

Формирование Евразийского экономического союза (ЕАЭС) позволило создать общий рынок в 182,7 млн человек, общей площадью более 20 млн м<sup>2</sup>. Это обеспечило странам-участницам данного интеграционного образования получение 80,0 % экономического потенциала бывшего СССР и обусловило максимально использовать собственные возможности: III место в мире по пшенице и картофелю (9 % и 11 % от мировой доли, соответственно), IV место – по мясу (3,5 % от мировой доли).

Эффективное функционирование агропродовольственного рынка ЕАЭС и развитие его инфраструктуры нуждается в существенной транспортно-логистической поддержке. Барьеры, существующие между странами, приводят к дополнительным потерям и увеличению логистических издержек, которые в государствах-членах Союза очень велики и составляют в среднем 20–25 % в конечной стоимости продукции (справочно: Россия – 19 %, Казахстан – 25 %). При этом среднемировой показатель находится на уровне 11%, в Китае – 14, ЕС – 11, США и Канаде – 10%. В результате экономика стран ЕАЭС вынуждена нести транспортную нагрузку в два раза больше, чем в развитых странах [7, с. 347].

По оценке экспертов, за счет логистики в государствах-членах ЕАЭС формируется 10–12 % ВВП, транспортного сектора – 7–8 % ВВП (справочно: в странах ЕС – 20–25 %). Рынок состоит из трех сегментов: грузоперевозки и экспедиторские услуги; комплексные логистические услуги, в том числе хранение и распределение; управленческая логистика, включающая оптимизацию логистических процессов (рис. 1).

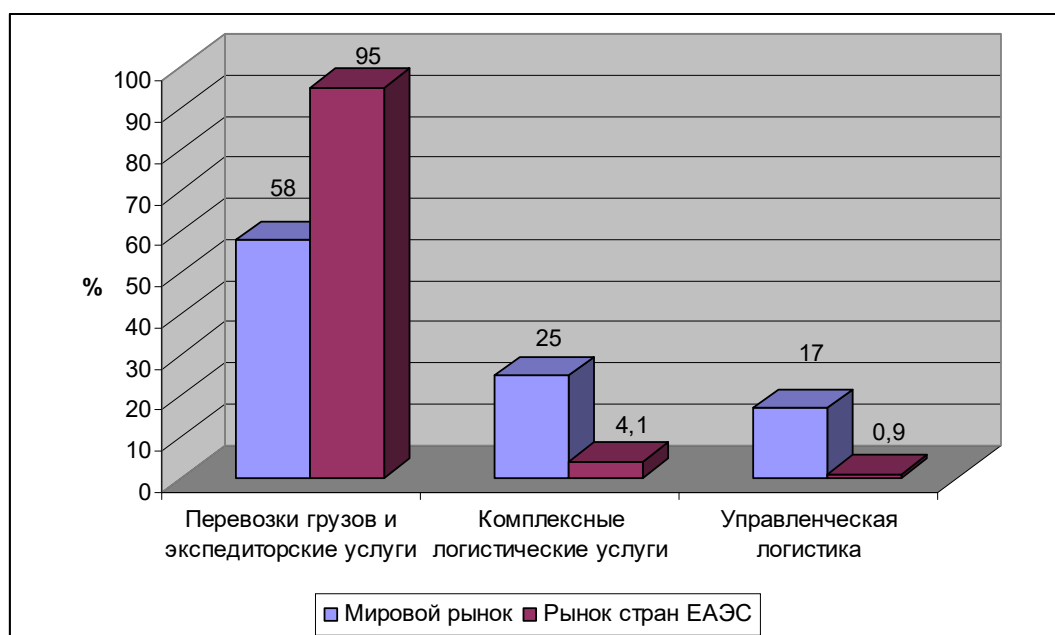


Рисунок 1 – Структура мирового рынка и рынка транспортно-логистических услуг стран ЕАЭС (доля от общего объема услуг), %

Примечание. Рисунок выполнен автором на основании [7, 8]

Основу транспортных систем и бесперебойного обеспечения их взаимных и транзитных транспортно-экономических связей составляют железнодорожный и автомобильный транспорт, на долю которых приходится более 86 % от общего объема взаимных перевозок грузов (таблица 1). Общий объем перевезенных грузов в 2015 г. составил 11,7 млрд т, что на 1,1 % меньше, чем в 2014 г. При этом снижение перевозок наблюдалось по Республике Беларусь на 4,3 %, Республике Казахстан – на 0,4 и Российской Федерации – на 5,0 %.

Грузооборот транспорта практически по всем странам ЕАЭС за 2015 г. снизился, за исключением Республики Кыргызстан (таблица 2). Так, в Республике Армения за 2015 г. по сравнению с 2014 г. снижение составило 26,1 %, Беларуси – 8,8, Казахстане – 9,5, России – 0,4 %. Рост грузооборота наблюдается по воздушному транспорту на 4,9 %, снижение отмечается по железнодорожному – на 1,7 % и автомобильному – на 2,9 %.

Таблица 1. **Объемы грузовых перевозок всеми видами транспорта по странам ЕАЭС за 2011-2015 гг., млн т**

Страны	Годы					2015 г. к 2014 г., %
	2011	2012	2013	2014	2015	
Армения	8,2	10,3	10,6	8,4	9,3	101,1
Беларусь	350,5	347	337	341,3	447,4	95,7
Казахстан	2760,8	3018,6	3282,1	3406,8	3728,6	99,6
Кыргызстан	37,4	39,5	40,8	28,7	29,7	102,8
Россия	7206	7423	7169	6776,5	7465,1	95,0
ЕАЭС	10362,9	10838,4	10839,5	10561,7	11680,1	96,4

Примечание. Таблица составлена автором на основании [1]

**Таблица 2. Перевозка грузов и грузооборот по видам транспорта  
(без трубопроводного) стран ЕАЭС в 2015 г.**

Страна	Перевозка грузов		Грузооборот	
	млн т	в % к 2014 г.	млрд т/км	в % к 2014 г.
Все виды транспорта (без трубопроводного)				
Армения	7,7	102,2	1,1	73,9
Беларусь	314,9	93,5	65,4	91,2
Казахстан	3513,2	99,7	396,6	90,5
Кыргызстан	29,5	102,7	2,4	100,8
Россия	6394,1	94,3	2645,4	99,6
ЕАЭС	10259,4	96,1	3110,9	98,1
в том числе: железнодорожный				
Армения	2,5	82,8	0,6	81,5
Беларусь	131,4	92,9	40,8	90,6
Казахстан	335,1	85,8	235,6	83,9
Кыргызстан	1,3	85,6	0,9	90,9
Россия	1217,9	98,9	2305,5	100,2
ЕАЭС	1688,2	95,5	2583,4	98,3
автомобильный				
Армения	5,1	115,6	0,5	66,0
Беларусь	180,4	94,1	24,5	92,2
Казахстан	3174,3	101,5	159,4	102,8
Кыргызстан	28,2	103,7	1,4	110,8
Россия	5038,7	93,0	232,1	94,1
ЕАЭС	8426,7	96,1	417,9	97,1
Воздушный, млн т/км				
Армения	10,2	98,1	н/д	н/д
Беларусь	38,7	94,7	76,6	118,4
Казахстан	17,0	86,9	42,4	86,3
Кыргызстан	0,2	100,0	57,4	68,8
Россия	1061,5	102,4	5438,2	105,6
ЕАЭС	1127,6	101,8	5614,6	104,9

Примечание. Таблица составлена автором на основании [1]

Развитие логистической системы *Республики Армения* осуществляется в рамках Национальной стратегии транспортной безопасности Стратегии развития транспортного сектора до 2020 года. Политика страны, учитывающая особое геополитическое положение, направлена на усовершенствование управления, инфраструктуры и технологий с целью достижения максимальной эффективности транспортного сектора. Страна не имеет выхода к морю и около 90 % ее территории находится на высоте более 1000 м над уровнем моря, что приводит к сравнительному увеличению транспортных издержек. В настоящее время действуют три автомобильные дороги с Грузией и одна с Ираном, на которые приходится основной объем перевозок. Железнодорожный транспорт обеспечивает сообщение Армении с грузинскими портами. В целом основная доля перевозок приходится на ввозимые и внутриреспубликанские грузы.

Что касается инфраструктуры, то здесь наблюдаются положительные результаты в секторе автомобильных дорог по показателям эксплуатационной протяженности республиканского значения. В 2015 г. был открыт логистический центр компании «Urban Logistic Services», являющийся единственным на Кавказе комплексом по объемам предлагаемых услуг и дающим возможность бизнесу сохранить грузы в безопасном месте, организовать перевозки, упаковку и маркировку. Данная организация занимает площадь около 7 га и предоставляет полный спектр логистических услуг в формате 3PL в соответствии с международными стандартами. Услугами центра уже пользуются более 100 отечественных и зарубежных компаний [8].

*Республика Беларусь* относится к небольшим государствам с достаточно высокоразвитым экономическим потенциалом, где транспортно-логистический сектор занимает весьма значительную долю на рынке услуг страны. Встранезавершена реализация Программы развития логистической системы на период до 2015 года, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 сентября 2008 г. № 1249 (посл. ред. от 28.04.2014 № 402).

На внутреннем рынке функционирует более 3000 компаний и индивидуальных предпринимателей, активно занимающихся транспортом и логистикой. В последние годы крупные государственные и частные транспортно-логистические компании, логистические провайдеры, предприятия производственного сектора и сфер услуг стали создавать собственные складские комплексы, грузовые терминалы.

На 01.01.2015 г. действует 17 транспортно-логистических центров общей площадью 1138,5 тыс. м<sup>2</sup>, которая включает специализированные помещения для хранения и переработки грузов, магазины оптово-розничной торговли, а также размещенные на территории транспортно-экспедиционные организации, страховые компании, таможенные органы, службы государственного надзора [6].

Наиболее крупными являются транспортно-логистические центры «Брест-Белтаможсервис»; «Минск-Белтаможсервис»; «Гомель-Белтаможсервис»; СООО «Брествнештранс»; ИП «БЛТ-Логистик»; ООО «Двадцать четыре»; ОАО «Белмагистральавтотранс»; ОАО «Озерцо-Логистик»; СООО «БелВингесЛогистик»; ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс»; РУП «Минск-Кристалл»; ООО «ИнтерСтройПортал Плюс». В целом за 2014 г. объем логистических услуг увеличился в 1,2 раза (935,0 млрд руб.), по обработке транзитных грузов на территории Беларуси – в 4,3 раза (174 млрд руб.).

Сейчас в республике действуют более 10,3 тыс. специальных складских помещений, в том числе 824 продовольственных склада, 45 хранилищ для картофеля, овощей и фруктов, 171 склад-холодильник, 159 магазинов-складов. Основная часть функционирующих складов по степени оснащенности и техническому состоянию может быть отнесена к складам

класса «С» и «D», в связи с чем предусматривается поэтапная их реконструкция. Реализация будет осуществляться за счет ресурсов инновационных фондов органов государственного управления и других организаций, инвесторов, республиканского бюджета, собственных средств предприятий [6].

Для Республики Казахстан в последнее время характерен процесс расширения рынка логистических услуг в регионы, что связано с активной деятельностью международных и национальных торговых компаний на ее территории, которым требуются современные складские и информационные технологии. Создание и функционирование транспортно-логистических и торгово-логистических центров осуществляется в соответствии со Стратегией «Казахстан – 2050», Стратегией долгосрочного развития Казахстана на период до 2030 года, Стратегией развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан, рядом отраслевых программ по развитию транспорта.

Сейчас в Казахстане создается национальная транспортная логистическая компания, которая будет объединять железнодорожные, морские, авиа- и автоперевозки, обеспечивающие доставку грузов по принципу «от двери до двери». Эта работа проводится на базе национального железнодорожного перевозчика – АО «НК «Қазақстан темір жолы». Одновременно с этим создается логистическая карта Казахстана. Через развитие крупнейших международных маршрутов (в том числе мегапроект «Западная Европа – Западный Китай»), реализацию масштабного проекта «Казахстан – Новый Шелковый путь», объединение усилий всех государств-членов ЕАЭС и среднеазиатских стран республика стремится позиционироваться в качестве крупнейшего транспортного логистического хаба Центральной Азии.

Рынок логистических услуг Казахстана представлен организациями транспортно-экспедиторских и складских услуг, сектором по интеграции и управлению цепями поставок сельскохозяйственной продукции и продовольствия. В результате крупные производители и дистрибьюторы осуществляют большую часть этих операций in-house, используя собственные склады и определенный автопарк. Основными потребителями современных складских площадей в настоящее время являются торговые сети, дистрибьюторы продовольственных и непродовольственных товаров, компании-провайдеры логистических услуг, промышленные, сельскохозяйственные и перерабатывающие предприятия [4, 8].

На сегодняшний день внутренняя логистика, приближенная к международным стандартам качества, присутствует в Алматинском регионе, где консолидировано много складов класса «А» и присутствует конкуренция на данном рынке. В Астане также развивается логистическая инфраструктура, на территории которого был открыт транспортно-логистический центр класса «А». На территории центра построены сухой склад 29,3 тыс.м<sup>2</sup>, климатический склад – 13,3, дистрибуционный центр –

25,0, контейнерная площадка 70,0 тыс. м<sup>2</sup>. Велика потребность в качественной логистике и в других регионах Казахстана.

Транспортная стратегия *Российской Федерации* до 2030 года уделяет большое внимание развитию логистики. Для данной отрасли в отечественной практике из-за технико-технологического отставания от других стран важно следить за новыми разработками и технологиями организации как всей отрасли, так и отдельных операций (перевозки, экспедирование, складское хранение и т.д.) в мире.

Рынок транспортно-логистических услуг России состоит из пяти макросегментов: активы инфраструктура; базовая услуга транспортировки грузов; экспедирование грузов (базовые 3PL-сервисы); контрактная логистика (комплексные 3PL-сервисы); интегрированная логистика (4PL). Если первые три направления представлены большим количеством средних организаций, оказывающих традиционные услуги по перевозке и складской обработке грузопотоков, то четвертое и пятое – в основном ведущими международными компаниями [2].

Согласно исследованиям, в стране функционирует 3,8 тыс. компаний, зарегистрированных на территории России и предоставляющих транспортно-экспедиторские услуги, в том числе 2,8 тыс. перевозчиков и 1 тыс. экспедиторов (операторов или агентов). Около 800 организаций позиционируют себя как складские операторы, большинство из которых обеспечивают хранение грузов (60,0 %), экспедирование (50,0 %) и интермодальные перевозки (40,0 %). Одна треть компаний оказывают услуги по управлению и контролю перевозок (37,5 %), доставке товаров клиенту (30,0 %). И только часть складских операторов предоставляет курьерские операции (10,0 %) и использует технологию «электронной торговли» (6,3 %).

Сейчас в России недостаточно эффективно работают мультимодальные транспортно-логистические терминалы (центры), что серьезно ограничивает развитие логистики. Такие терминалы широко распространены в Европе и Америке – они позволяют серьезно оптимизировать логистические цепочки и сократить время грузопереработки и перевозки грузов. Мультимодальные комплексы совмещают в себе функции перевалочного пункта, оборудованного для эффективного трансфера грузов между разными видами транспорта, и склада. Благодаря наличию складских мощностей появляется возможность «придержать» груз до удобного времени перевозки, а также сгруппировать часть грузов («bundling»). Все это вместе значительно повышает эффективность использования средств перевозки, в частности автотранспорта.

В целом рынок логистических услуг России характеризуется расширением доли 3PL-провайдеров, появлением региональных логистических операторов в городах-миллионниках, развитием спектра услуг и повышением стандартов качества работы центров, интенсивным строительством складских и терминальных логистических мощностей

мирового уровня, созданием технопарков, предполагающих широкие возможности для предоставления комплексного сервиса[3, 7].

Рынок логистических услуг *Республики Кыргызстан* пока менее конкурентоспособен, чем в других государствах-членах ЕАЭС, однако у него достаточно возможностей, чтобы не только сравняться с соседями, но и занять лидирующее положение. Страна не имеет выхода к морским портам. В республике слабо развиты мультимодальные и интермодальные перевозки. Сектор логистики характеризуется множеством мелких предприятий, которые имеют слабую финансовую базу и предоставляют ограниченный перечень услуг. Такая ситуация главным образом объясняется низким барьером вхождения в индустрию логистики и способом приватизации бывших государственных транспортных компаний. Высокая конкуренция по цене, которую создали эти два фактора, привела к недостаточной прибыльности для многих предприятий, а слабые финансовые возможности вынуждают большинство логистических служб использовать старые и неэффективные грузовые автомобили. Это приводит к высоким затратам и создает повышенные риски аварий и повреждений транспортных средств.

В стране практически отсутствуют крупные предприятия, которые могли бы обеспечить весь пакет логистических услуг, включая складирование, перегрузку, обработку грузов и другие услуги с применением наиболее прогрессивных технологий, а также услуги страхования и таможенного оформления. У большинства компаний нет практического опыта осуществления мультимодальных перевозок и специалистов по введению современных видов международной торговли. Экспертами отмечается низкий уровень использования механизации, автоматизации и компьютеризации на пунктах пересечения границ, складах и хранилищах. Большая часть процессов загрузки и разгрузки, хранения и перемещения осуществляется вручную.

Принятая Правительством Кыргызстана Национальная стратегия устойчивого развития Кыргызской Республики на 2013-2017 годы отражает вопросы повышения эффективности экономики страны и создания логистических центров. С этой целью в феврале-марте 2013 г. в стране проводилось исследование по вопросу определения приемлемых и реально осуществимых схем и моделей государственно-частного партнерства в создании и управлении логистических центров по распределению плодово-овощной продукции. В результате определены следующие модели [3, 5]:

первая – государство строит объект на донорские средства, а затем передает его в управление частной компании;

вторая – создается совместная управляющая компания с опытным зарубежным логистическим оператором, а государство и муниципальный орган вносят в качестве вклада в уставной капитал этой компании имущество в виде объектов недвижимости и земель.

В настоящее время Правительство Кыргызстана разрабатывает Концепцию внедрения торгово-логистических центров, предусматривающую

также развитие сопутствующих услуг, таких как транспортировка, хранение, анализ рынка и реализация. Особое место должны занять международные логистические центры в Бишкеке и региональные – в Таласской, Чуйской и Иссык-Кульской областях. Также планируется расширение инфраструктуры в крупных населенных пунктах и приграничных районах республики, терминалов (перевалочных баз) и пунктов весового контроля в районах контрольно-пропускных пунктов «Торугарт» и «Иркештам», организация передвижных пунктов весового контроля. В перспективе при работе таких организаций ожидается повышение конкурентоспособности экономики АПК и страны через создание эффективного логистического механизма.

С 2007 г. Всемирный банк периодически публикует индекс качества логистики (Logistics Performance Index (LPI)), который строится на таких показателях, как эффективность процедуры таможенного оформления, качество транспортной инфраструктуры, отслеживание прохождения грузов, внутренние затраты на логистику, качество транспортной и коммуникационной инфраструктуры, уровень международных перевозок, компетентность логистики и своевременность оказания услуг.

По оценке Всемирного банка, страны ЕАЭС демонстрируют относительно высокое качество транспортно-логистической инфраструктуры и могут быть отнесены к категории государств, осуществляющих «частичные меры» (таблица 3). По итогам 2014 г. они распределились следующим образом: Казахстан – 88 место, Россия – 90, Армения – 92, Беларусь – 99, Кыргызстан – 149 (справочно за 2012 г.: Казахстан – 86 место, Беларусь – 91, Россия – 95, Армения – 100, Кыргызстан – 130).

Тем не менее, развитие логистической системы в агропродовольственной сфере стран Евразийского экономического союза происходит на основе определенных трудностей, обусловленных следующими причинами:

- достаточно высокие производственные и транспортные издержки закупочных, перерабатывающих, сбытовых предприятий и организаций;
- нехватка инвестиций в развитие инфраструктуры, несформированность рынка 3PL-услуг, отсутствие системного интегратора уровня 4PL;
- отставание от современных методов системы распределения продукции, а также средств информационного обеспечения товародвижения по сравнению с экономически развитыми странами;
- недостаточное количество оптовых продовольственных рынков на крупно- и среднеоптовом уровнях, их слабое техническое оснащение, включая средства механизации, большая степень физического и морального износа перевозочных средств;
- недостаток складских помещений, низкий уровень их оснащенности современными погрузочно-разгрузочными средствами, видами тары и упаковки, а также оборудованием, обеспечивающим сохранность скоропортящейся сельскохозяйственной продукции;



Таблица 3. Место стран ЕАЭС в рейтинге государств по качеству логистической системы за 2014 г.

Страна	Общий		Процент от страны с лучшей инфраструктурой	Таможня		Инфраструктура		Международные перевозки		Качество логистики и компетентность		Отслеживание грузов		Время	
	место	балл		место	балл	место	балл	место	балл	место	балл	место	балл	место	балл
Германия	1	4,12	100,0	2	4,1	1	4,32	4	3,74	3	4,12	1	4,17	4	4,36
Нидерланды	2	4,05	97,6	4	3,96	3	4,23	11	3,64	2	4,13	6	4,07	6	4,34
Бельгия	3	4,04	97,5	11	3,80	8	4,10	2	3,80	4	4,11	4	4,11	2	4,39
Великобритания	4	4,01	96,6	5	3,94	6	4,16	12	3,63	5	4,03	5	4,08	7	4,33
Сингапур	5	4,00	96,2	3	4,01	2	4,28	6	3,70	8	3,97	11	3,90	3	4,25
Швеция	6	3,96	94,9	15	3,75	9	4,09	3	3,76	6	3,98	7	3,98	8	4,26
Норвегия	7	3,96	94,8	1	4,21	4	4,19	30	3,42	1	4,19	31	3,50	5	4,36
Люксембург	8	3,95	94,4	10	3,82	15	3,91	1	3,82	14	3,78	22	3,68	1	4,71
США	9	3,92	93,5	16	3,73	5	4,18	26	3,45	7	3,97	2	4,14	14	4,14
Япония	10	3,91	93,4	14	3,78	7	4,16	19	3,52	11	3,93	9	3,95	10	4,24
Ирландия	11	3,87	91,9	12	3,80	16	3,84	27	3,44	9	3,94	3	4,13	16	4,13
Канада	12	3,86	91,5	20	3,61	10	4,05	23	3,46	10	3,94	8	3,97	11	4,18
Франция	13	3,85	91,2	18	3,65	13	3,98	7	3,68	15	3,75	12	3,89	13	4,17
Швейцария	14	3,84	91,1	7	3,92	11	4,04	15	3,58	16	3,75	18	3,79	21	4,06
Гонконг	15	3,83	90,5	17	3,72	14	3,97	14	3,58	13	3,81	13	3,87	18	4,06
...															
Казахстан	88	2,70	54,4	121	2,33	106	2,38	100	2,68	83	2,72	81	2,83	69	3,24
...															
Россия	90	2,69	54,3	133	2,20	77	2,59	102	2,64	80	2,74	79	2,85	84	3,14
...															
Армения	92	2,67	53,6	75	2,63	107	2,38	90	2,75	79	2,75	114	2,50	98	3,00
...															
Беларусь	99	2,64	52,5	87	2,50	86	2,55	91	2,74	116	2,46	113	2,51	93	3,05
...															
Кыргызстан	149	2,21	38,7	145	2,03	147	2,05	127	2,43	151	2,13	145	2,20	155	2,36

Примечание. Таблица составлена автором на основании [8]

- недостаточное количество квалифицированных специалистов в области распределительной логистики, внешнеэкономической деятельности и международного торгового права;

- неравномерность развития законодательства по вопросам рынка логистики, сложившееся правовое регулирование не создает предпосылок для интегрированности в Евразийскую логистическую систему.

- Основными направлениями развития инфраструктуры и логистического обеспечения рынка агропродовольственных товаров в странах ЕАЭС должны стать:

- выработка единых нормативно-правовых норм по вопросам регулирования инфраструктуры аграрного рынка в странах-участницах ЕАЭС с целью стимулирования притока финансовых средств для строительства маркетинговых, информационных и логистических центров, обеспечения возможности функционирования уже созданных организаций;

- разработка совместных проектов по созданию международных и региональных логистических центров с привлечением торговых организаций, транспортных компаний, банков, страховых фирм;

- совершенствование управления инфраструктурой рынка, базирующегося на новых информационных системах, реорганизации аграрного бизнеса на основе современных методов реинжиниринга, внедрении специализированных систем повышения производительности труда и управления производством;

- формирование системы продвижения продукции на рынок стран ЕАЭС и третьих стран – создание новых субъектов товаропроводящей сети или изменения статуса и расширения функций существующих субъектов. Примером является разработка межгосударственной целевой программы «Создание Евразийской товаропроводящей системы сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия» («АгропродЕТС-2020»);

- развитие программной и информационной поддержки управления и функционирования инфраструктуры рынка на основе распространения виртуальных сетей транспортного экспедирования, постоянного мониторинга состояния транспортных средств и грузов, информационной поддержки операторов интермодальных перевозок;

- подготовка специалистов с высшим образованием в области маркетинга, сбыта и логистики, а также расширение практики совместной организации дополнительного образования на основе повышения квалификации, стажировки и переподготовки работников.

Комплексное сочетание теоретических и прикладных аспектов позволит АПК получить сильное преимущество в конкурентной борьбе и повысить конкурентоспособность продукции на внешнем и внутреннем рынках.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Государства-члены Таможенного союза и Единого экономического пространства в цифрах: краткий статистический сборник. – М.: Евразийская экономическая комиссия, 2015. – 180 с.
2. Киреенко, Н. В. Логистические системы стран Таможенного союза в аграрной сфере: особенности формирования и тенденции развития / Н. В. Киреенко // Аграрная экономика. – 2013. – № 10. – С.19-33.
3. Киреенко, Н. В. Развитие рынка логистических услуг в странах Евразийского экономического сообщества / Н. В. Киреенко // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь: сборник статей / сост.: В. В. Апанасович, А. Д. Молокович. – Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2014. – С.186-191.
4. Киреенко, Н.В. Система сбыта продукции АПК на основе маркетингового подхода: теория, методология, практика / Н. В. Киреенко / Н. В. Киреенко, под ред. В. Г. Гусакова; В 2-х ч. – Минск: Ин-т системных исследований в АПК НАН Беларуси, 2015. – 267 с.; 173 с.
5. Отчет об исследовании вопросов создания торгово-логистических центров по распределению плодоовощной продукции в Кыргызской Республике. – Бишкек: Ният-Аракет, 2013. – 111 с.
6. Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by>. – Дата доступа: 22.03.2016.
7. Федоренко, А. И. Развитие рынка транспортно-логистических услуг в странах-членах Евразийского экономического союза / А.И. Федоренко // Логистика сегодня. – 2014. – № 6(66). – С.344-361.
8. Connecting to Compete 2014. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource]. – Mode of access: <http://siteresources.worldbank.org>. – Date of access: 01.03.2016.

**Клименко Г. Т.**, канд. соціол. наук, доц.  
*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова, Україна*

## СЕРВІС В ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІЙ МАТРИЦІ

Для осмислення сервісу як соціального інституту і його місця в системі соціальних інститутів сучасного суспільства важливим є розгляд суспільних інститутів з погляду їхньої інтегративної функції, що забезпечує об'єднання суспільства в єдине ціле. Соціологічний підхід до вивчення соціальних інститутів і соціальних процесів ставить своєю метою подолання сформованого протиріччя в уявленні суспільства, з одного боку, як цілісності, а з іншого – як сукупності основних його підсистем (економічної, політичної, соціокультурної). Про необхідність відходу від пануючого в сучасній науці самотійного вивчення цих підсистем і доцільності використання методології, яка б дозволяла аналізувати їх спільно, говорить С. Кірдіна. Розроблена нею концепція інституціональних матриць спрямована на подолання зазначеного протиріччя й витікає з положення про те, що суспільні підсистеми можна розглядати не стільки як окремі сфери